Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6555**

17. Wahlperiode 07. 07. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Umsetzung der Luftverkehrsteuer in Deutschland

Seit dem 1. Januar 2011 ist die Luftverkehrsteuer der schwarz-gelben Koalition der CDU/CSU und FDP in Kraft. Seitdem gingen in Deutschland vor allem die Flüge im Niedrigpreissegment zurück, während das Billigflugangebot in Europa insgesamt um 3,4 Prozent wuchs.

Auf Inlandsstrecken, bei denen die Steuer für den Hin- und Rückflug fällig wird, gab es laut Untersuchungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) 8 Prozent weniger Starts als ein Jahr zuvor. Die irische Gesellschaft Ryanair stellte zum Frühjahr 2011 sämtliche innerdeutschen Flugverbindungen ein (vgl. FAZ vom 3. Mai 2011 S. 16). Betroffen sind innerdeutsche Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Carriern und einer stärkeren Ausrichtung auf innerdeutsche und europäische Flüge, wie z. B. Köln/Bonn und Hahn.

Nach Angaben der Luftverkehrsbranche ist der Verlust von mehreren tausend Arbeitsplätzen an den betroffenen Flughäfen zu erwarten. Außerdem wird auf mögliche Einnahmeausfälle und Mehrausgaben für die Haushalte der Länder und Kommunen verwiesen, die in ihrer Höhe die Einnahmen des Bundes aus der Luftverkehrsteuer deutlich übersteigen könnten. Vertreter von Umwelt- und Naturschutzverbänden widersprechen dieser Einschätzung und betonen die positive Umweltwirkung der Luftverkehrsteuer durch die Reduzierung des Flugverkehrs in Deutschland.

Im Gesetzgebungsverfahren beschloss der Deutsche Bundestag die Befreiung des Flugverkehrs zu den deutschen Inseln von der Luftverkehrsteuer. Die Besteuerung hätte die Inselflüge für Touristen, aber auch das Waren- und Dienstleistungsangebot auf den Inseln unangemessen verteuert und damit die insulare Wirtschaft geschädigt. Zwar bestätigte die Europäische Kommission jüngst die beihilferechtliche Zulässigkeit der geltenden Steuerfreiheit für die Beförderung der Inselbewohner. Die notwendige Genehmigung der Europäischen Kommission für die Steuerbefreiung der Touristenflüge nach § 5 Nummer 5 des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVStG) steht aber noch immer aus, so dass bis auf weiteres die Steuer auf diese Flüge erhoben wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Höhe der bisherigen Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer (191 Mio. Euro bis Ende April 2011 laut Monatsbericht des Bundesministeriums der Finanzen) vor dem Hintergrund, dass die Hochrechnung auf das gesamte Jahr 2011 statt der eingeplanten 940 Mio. Euro nur Einnahmen in einer Höhe von 573 Mio. Euro ergäbe?
2. Wie hoch prognostiziert die Bundesregierung die Einnahmen durch die Luftverkehrsteuer bis Ende 2011, und wird die eingeplante Summe von 1 Mrd. Euro genau erreicht werden?
3. Wie verteilen sich die Anteile der Einnahmen durch die Luftverkehrsteuer auf die drei Entfernungsstufen (8 Euro, 25 Euro, 45 Euro) absolut und prozentual bis zum 30. Juni 2011?
4. Gibt es Pläne der Bundesregierung, das Steueraufkommen zu erhöhen, und falls ja, wie?
5. Erwägt die Bundesregierung, die Luftverkehrsteuer auf den Frachtverkehr auszudehnen?
6. Wie bewertet die Bundesregierung, dass nach Untersuchungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) die Zahl der im Niedrigpreissegment angebotenen Flüge gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Prozent gesunken sind?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung des Niedrigpreissegments auf dem deutschen Markt unter dem Aspekt des Wettbewerbs in Europa, und wie hat sich die Einführung der Luftverkehrsteuer auf die Wettbewerbssituation ausgewirkt?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Problematik, dass Fluggesellschaften unterschiedlich durch die Luftverkehrsteuer belastet werden und es hier zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem deutschen Markt kommen könnte, wie offenbar das Beispiel der Fluggesellschaften Air Berlin im Vergleich zu Lufthansa zeigt, da Luftfracht- und Umsteigerflüge von der Steuer ausgenommen sind und nicht zwischen Economy- und Business- bzw. First-Class-Passagieren differenziert wird?
9. Erwägt die Bundesregierung zum Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen die Einführung differenzierter Steuersätze für die verschiedenen Flugpreiskategorien (First Class/Business Class/Economy Class), und falls nein, warum nicht?
10. Steht die Bundesregierung zu ihrer Ankündigung, im Rahmen der Neuberechnung der Steuersätze nach § 11 Absatz 2 LuftVStG das Gesamtaufkommen der Luftverkehrsteuer um die Höhe der Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandel für den Luftverkehr abzusenken, und falls nein, warum nicht?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Steigerung des Passagieraufkommens in den ersten drei Monaten des Jahres 2011 am Flughafen Maastricht um mehr als 50 Prozent im Zusammenhang mit seiner Lage zum Flughafen Köln/Bonn?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Darstellung des „General-Anzeigers“ vom 19. Mai 2011, nach der der Flughafen Köln/Bonn wegen des Passagierrückgangs aufgrund der Einführung der Luftverkehrsteuer in diesem Jahr einen Umsatzrückgang in zweistelliger Millionenhöhe hinnehmen müsse?

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass, nachdem der Deutsche Bundestag beschlossen hat, Touristenflüge von und zu den deutschen Inseln in Ost- und Nordsee von der Luftverkehrsteuer auszunehmen, diese Befreiung nach wie vor unter EU-Vorbehalt steht, obwohl die Fluglinienbetreiber zu den deutschen Inseln bei den Passagierzahlen Rückgänge zwischen 10 und 20 Prozent zu verzeichnen haben?
14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um zu einer zeitnahen Genehmigung der Europäischen Kommission zu gelangen?
15. Wie bewertet die Bundesregierung den Rückgang des Passagieraufkommens bei mittleren und kleinen deutschen Flughäfen seit dem 1. Januar 2011 und die damit verbundenen Steuermindereinnahmen für die örtlichen Kommunen, und kann nach Bewertung der Bundesregierung dieser Rückgang in einen Zusammenhang mit der Einführung der Luftverkehrsteuer gestellt werden?
16. Welche Nutzen-Kosten-Berechnungen hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Einführung der Luftverkehrsteuer in Hinblick auf mögliche Mehrausgaben und Einnahmeausfälle in den Ländern und Kommunen durchgeführt, und zu welchem Ergebnis kommen diese?
17. Falls keine Kosten-Nutzen-Berechnungen durchgeführt wurden, was ist der Grund dafür?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Proteste aus Ländern und Kommunen und die angedrohten Regressforderungen an die Bundesregierung, und wie wird sie darauf reagieren?
19. Welche Versuche hat die Bundesregierung unternommen, um die an Deutschland angrenzenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Einführung einer Luftverkehrsteuer zu bewegen?
20. Wie steht die Bundesregierung zur Einführung einer Kerosinsteuer im Inland?
21. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Einführung einer EU-weiten Besteuerung von Kerosin unternommen?
22. Welche positiven Umweltwirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Einführung der Luftverkehrsteuer in Deutschland?
23. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung für eine rein fiskalische Wirkung vor, um über die Luftverkehrsteuer eine ökologische Lenkungswirkung gegenüber dem Luftverkehr zu erzielen?
24. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, ob seit der Einführung der Luftverkehrsteuer in Deutschland ein Umsteigen vom Flugzeug auf die Bahn oder andere Verkehrsmittel stattgefunden hat?

Berlin, den 6. Juli 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333